

18+

АЛЕКСЕЙ АБАНИН

НЕ ПРИСЛОНЯТЬСЯ

TRAVEL  
STORY

# НА ЭЛЕКТРИЧКАХ ДО БАЙКАЛА

КОЛОРИТНЫЕ ПОПУТЧИКИ,  
ДУШЕВНЫЕ РАЗГОВОРЫ  
И 5000 КМ ЗА 13 ДНЕЙ

**Алексей Абанин**  
**На электричках до Байкала.**  
**Колоритные попутчики,**  
**душевные разговоры**  
**и 5000 км за 13 дней**  
**Серия «Travel story.**  
**Километры приключений»**

*Издательский текст*

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=63724131](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=63724131)*

*На электричках до Байкала. Колоритные попутчики, душевные  
разговоры и 5000 км за 13 дней: Эксмо; М.; 2021*

*ISBN 978-5-04-115994-8*

### **Аннотация**

Автору этой книги удалось не только исполнить мечту, но и превратить историю своих приключений в захватывающий рассказ, от которого невозможно оторваться.

Вместе с ним вы отправитесь с Курского вокзала в удивительное путешествие к озеру Байкал через крохотные поселки и большие города.

# Содержание

|                                   |    |
|-----------------------------------|----|
| Пролог                            | 5  |
| Предыстория                       | 8  |
| День 1                            | 15 |
| Конец ознакомительного фрагмента. | 22 |

**Алексей  
Александрович Абанин  
На электричках до  
Байкала. Колоритные  
попутчики, душевные  
разговоры и  
5000 км за 13 дней**

© Абанин А. А., текст и фото, 2021

© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2021

**БОМБОРА<sup>TM</sup>**

Москва 2021

# Пролог



В последний день августа 2016 года в районе восьми утра я зашел на Курский вокзал, проходя через рамки металлодетектора, как бы обнуляясь. У касс, как и в любое время здесь, стояли длинные очереди – все рутинно ехали по своим делам, не особо задумываясь над уже давно автоматическими действиями.

Я покупал билеты в этих кассах сотню раз: до Орехово-Зуево, Петушков, Владимира. Но впервые я так точно отдавал себе отчет в том, что прошу кассира дать мне билет на электричку. Купив воды и пройдя турникеты, я вышел к плат-

формам и направился в сторону своей электрички. Кажется, прошел вдоль всего поезда, не решаясь зайти в вагон и откладывая начало путешествия каждый раз еще на несколько секунд. Но все-таки остановился у одного из забитых вагонов.

Несколько минут я стоял перед дверьми электрички на Петушки, прикидывая в последний раз все риски. В голове мелькали пригородные поезда из Коврова времен первых школьных влюбленностей, холодные вагоны до Железнодорожного, где я встречал самую тоскливую осень, и пьяные перегоны на Фрязево (лишь бы вновь не перепутать Фрязево и Фрязино). Краткосрочно в памяти всплывал университетский диплом с матерными цитатами по поэме «Москва – Петушки» Венедикта Ерофеева и показы спектакля про Венничку в учебном театре ГИТИСа. Стоя у электрички, я четко осознавал, что шел к этому путешествию всю жизнь.

И, хотя было страшно, я все же зашел в уже прокуренный тамбур вагона. На ближайшей к дверям лавке сидела женщина с пустой корзиной и пыталась усестся поудобнее. Внезапно для нее самой телефон в ее вязаной кофте заиграл каким-то старым рингтоном. Она подняла трубку и, радостно выкрикивая, вскочила и пошла в другой конец вагона. Не теряя времени, я резво занял единственное освободившееся место, скромно подсев с краю.

Среди соседей были в основном мужчины различной наружности. Единственное, что их объединяло, – они уже спа-

ли. И, чувствуется, давно, с момента подачи электрички к платформе. По правое плечо молодой парень, заранее подложив свою джинсовую куртку сверху на лавку, дремал с запрокинутой головой и широко открытым ртом. Напротив совсем уставший и почти пожилой мужчина соорудил более хитрую конструкцию: закинув одну ногу на другую, он уперся на ту, что оказалась сверху, локтем, а уже на ладони разместил свою щеку. Кепка с надписью Italia, скрывающая глаза, держала в балансе все тело.

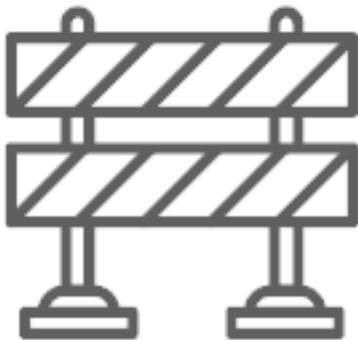
– Поезд проследует до станции Петушки со всеми остановками, кроме Салтыковская, Кучино, Заря, 33-й километр, 43-й километр.

Никто не отреагировал на заранее записанный голос из громкоговорителя. Рядом сонный мужчина лишь взглянул на часы и тяжело выдохнул. «Ну, с другой стороны, я в любой момент смогу выйти на какой-нибудь остановке и вернуться домой», – успокоил я сам себя.

– Осторожно, двери закрываются. Следующая станция – Серп и Молот.

Было слышно, как двери захлопнулись. Поезд медленно стал набирать скорость. Я достал фотоаппарат с блокнотом и двинулся в сторону Байкала. Впереди меня ожидали бессонные ночи, затекшая спина, молчаливые собеседники, при вокзальные кафе, 34 электрички и больше пяти тысяч километров.

# Предыстория



Плохо помню тот момент, когда я полюбил пригородные поезда, начал мечтать о путешествиях на электричках и сделал их не только повседневной рутиной, но и большой частью своей жизни. Но с точностью до мелочей могу воспроизвести в голове самую первую электричку, в которой было больше страха, чем удовольствия и любопытства.

Мне было девять. Это точно был зимний день, так как с утра стояла кромешная темнота, а пальцы в ботинках были стабильно поджаты, чтобы хоть как-то сохранять тепло. К тому моменту около полугода я учился в музыкальной школе. Учительница по сольфеджио и музыкальной литературе



выбрала несколько человек из разных классов, кто себя уже успел проявить в учебе, и повезла во Владимир на областную олимпиаду. Естественно, на электричке. Это был самый доступный и дешевый транспорт, тем более на ней ехать до областной столицы меньше полутора часов.

И вот на платформе рядом с недостроенным вокзалом стоят с учительницей десять детей. А вокруг в темноте – толпы невыспавшихся рабочих лиц, каждому из которых требуется поехать в сторону Владимира. Чем ближе к платформе, затаившись, подбиралась электричка, которая, как оказалось чуть позже, уже была забита жителями, скорее всего, Вязников, тем тревожнее становилось. Нам объяснили, что поезд будет стоять около минуты и нужно успеть запрыгнуть в вагон, причем это словосочетание не было фигуральным выражением, платформа в целом была всегда низкой по сравнению с дверьми поездов, а для детей вход оказывался выше головы, поэтому нужно было именно запрыгнуть на ржавую лестницу, постараться не упасть и как-то забраться в поезд, толкая «конкурентов». Конечно, было страшно от осознания того, что ты можешь не попасть в этот страшный поезд. А он все продолжал медленно и осторожно приближаться.

Резкий звук открывшихся дверей звучал как свисток на соревнованиях. Тем несчастным людям, которые хотели выйти на станции Ковров-1, пришлось прыгать и орать на новых пассажиров – уступать и ждать никто не собирался. Как-то мы все-таки смогли залезть, но были отрезаны друг

от друга, оставшись зажаты между животами взрослых людей. Хотя кому-то, помню, удалось даже сесть. Учительница пыталась перекричать голос машиниста из громкоговорителя, объявляющий следующую станцию, чтобы успокоить всех своих учеников. Мы поехали. Тревога постепенно отступала, пока согревались ноги, а пассажиры один за другим сходили на нужных станциях.

Теперь переносимся на пять лет вперед. Я учусь в старших классах, мне купили первый в моей жизни мобильный телефон Siemens C55, мозги заполнены не школьными знаниями, а туманно-любовными мыслями о первых более-менее серьезных отношениях. Причем второй и третий факты связаны между собой логически. Девушка жила в том самом Владимире, изредка приезжая к нам в Ковров, и, чтобы мы имели возможность немного общаться, мне пришлось убедить родителей купить хоть какой-нибудь телефон, способный принимать и отправлять эсэмэски, наполненные глупыми, но такими искренними подростковыми признаниями.

В определенный момент ее поездки к нам в город стали совсем редкими, и я, собрав всю волю в кулак, решил добратсья до Владимира, чтобы встретиться с ней. Лучшим, и почти единственным, способом доехать до города все еще оставалась электричка – это дешево, быстро, и там точно всегда есть места. Но, в отличие от той самой поездки на олимпиаду, в этот раз я впервые поехал один. Сам добрался до вокзала, сам купил билет в кассе, сам сел в поезд. Помню,

что у этой электрички первоначальная точка отправления была в Коврове, поэтому прежде, чем отправиться, я долго сидел и ждал. Больше всего волновался, что уеду в противоположном направлении – в сторону Гороховца. Я никак не мог расположить в голове виртуальную карту, чтобы понять, направо мне или налево относительно вокзала. Посмотреть было негде, спрашивать у людей я стеснялся. Поэтому просто сидел и ждал, убеждая себя, что я сел туда, куда нужно. Думал, что, как только двери закроются, я выдохну и спокойно поеду, мечтая и конструируя подробности скорой встречи. Электричка начала отъезжать от станции, но машинист все время молчал. А ведь мог бы и сказать что-то стандартное вроде: «Этот поезд отправляется до конечной станции Владимир». Но я сидел и волновался половину дороги, выискивая знакомые пейзажи и вспоминая названия станций, которые были на слуху. До города я, конечно, добрался и встретился с девушкой. Но вот дорогу домой я не помню – повторить обратный путь было совсем просто.

В обоих случаях то, что происходило в пункте достижения, меня совсем по прошествии времени не интересовало. В памяти оставались только переживания, связанные с пригородными поездами. И та самая романтика электричек, которая в будущем «поразит» все сознание, тогда уже начала пускать свои первые корни и прорастать внутрь меня. Дальше – больше.

Поступив в Москву, на первых курсах института я посто-

янно мотался домой к родителям. Тогда еще «Ласточки» и «Стрижи» не были запущены по маршруту, а билеты на поезд были слишком дорогими. Поэтому чаще приходилось ехать чуть больше пяти часов на смежных электричках (перерывы между ними были совсем короткими, так что времени как раз хватало на то, чтобы размять затекшие куски тела и купить билет дальше по направлению): Москва – Петушки, Петушки – Владимир, Владимир – Ковров. И обратно. Параллельно с этими поездками я в ежедневном темпе по десять минут добирался в университет по перегону Люберцы – Выхино на вечно забитых электричках.

Через пару курсов я стал жить в городе Железнодорожный. Конечно, до университета была возможность добираться и на автобусе, но там до сих пор настолько все плохо с дорогами, что быстрее и надежнее было пользоваться пригородным сообщением. Поэтому приходилось постоянно тратить по полчаса в одну сторону, чтобы добираться до станции Серп и Молот (иногда дальше – до Курского вокзала) или обратно домой.

Перечислять все остальные направления, по которым я постоянно ездил, и состояния, в которых пребывал, считаю бессмысленным. Как вы уже должны были понять, в целом поездка, и в особенности электрички, примерно к 25 годам стали не просто рутиной, но и фундаментом характера и образа мыслей. В том числе именно поэтому меня зацепила поэма «Москва – Петушки» Венедикта Ерофеева, по которой я

даже написал дипломную работу в университете. И, как раз исходя из алкогольно-мистического трипа Венички, мне хотелось в какой-то форме повторить это путешествие. Было точно понятно направление – Горьковское, оставалось лишь понять, в какой момент нужно остановиться: в Нижнем Новгороде или во Владивостоке. Просто до Петушков я доезжал, и не раз, однажды даже поехал туда на день рождения Ерофеева, выпил в привокзальной рюмочной «У Венички» две стопки водки, закусил бутербродом, конечно же, с красной рыбой, и поехал обратно. Подбирая расписание электричек, стало понятно, что до Приморья невозможно доехать: во-первых, это слишком долго – с работы на месяц меня никто не отпустит, – а во-вторых, после Иркутска пригородного сообщения совсем мало.

Продолжая рассматривать карту, я в какой-то момент увидел необычную штуку: вдоль озера Байкал курсирует поезд по Кругобайкальской железной дороге. Фактически это пригородное сообщение, но сам поезд на электричку совсем не похож. Мало того что участок от Слюдянки до Порты Байкал – уникальный памятник инженерного искусства и особо охраняемая природная территория, так и сам путь в 89 километров целиком проходит вдоль озера. Если не это идеальный финал путешествия, то что? Причем по составленному расписанию вышло, что до Байкала нужно ехать 13 дней – как раз можно взять отпуск. Все настолько совпало, что мечта сформировалась за несколько минут. Оставалось только

решиться.

Около года я ходил с этой мыслью, даже не думая о том, что можно или нужно воплощать ее в реальность. И вот однажды эта мечта стала настолько тяжело наседать на подкорку, что крайне важный тезис сформировался сам собой: если мечта, цель или мысль не исчезает из головы, то единственный метод избавиться от нее – воплотить ее в жизнь. Вскоре этой схемой я стал пользоваться на постоянной основе.

Таким образом, мы возвращаемся к той самой первой электричке, о которой было написано в самом начале. За окном последний день лета, а у меня с собой лишь рюкзак, в котором ноутбук, объективы, электронная читалка, провода, немного сменной одежды и вкусные батончики, которые мне с собой приготовила жена Настя. В руках фотоаппарат и блокнот с ручкой. Дальше по тексту будут выделенные курсивом абзацы, они как раз взяты из тех записей.

# День 1



МОСКВА – ВЛАДИМИР 8:06–11:44

ВЛАДИМИР – ВЯЗНИКИ 12:50–15:16

ВЯЗНИКИ – НИЖНИЙ НОВГОРОД 15:38–18:13

НИЖНИЙ НОВГОРОД – ВЕТЛУЖСКАЯ 18:15–  
20:10

ВЕТЛУЖСКАЯ – **ШАХУНЬЯ** 20:30–22:04

– Осторожно, двери закрываются. Следующая станция – Серп и Молот.

Было слышно, как двери захлопнулись. Поезд медленно стал набирать скорость. Первый час пути я вообще не понимал, что делать, и не мог поверить в то, что еду на Байкал. Тело ощущало, что просто привычно мчит в родной Ковров, а в голову приходилось самостоятельно вкидывать мысль о том, что вообще-то у меня путешествие и надо что-то делать, как-то все это ощущать по-другому, иначе. Чтобы вогнать

себя в правильное настроение, я заставлял себя фотографировать все вокруг, хотя больше всего хотелось спать. Я снимал скрипящие двери и грязные ботинки пассажиров, снующих куда-то людей. Их я особенно нарочито пытался снимать, хотя обычно сильно стесняюсь этого и фотографирую скрыто, надеясь, что начнется какой-то разговор или разразится конфликт, который выведет мое состояние из привычной поездки в мистическое путешествие. Но ничего необычного не происходило.

Я маялся, волновался, крутился на скамейке и пытался придумать хоть какое-нибудь развлечение самому себе. Но, спасибо богам пригородного сообщения, общее молчание в вагоне прервалось контролерами и охранниками.

– Билетики. Предъявите билетики, – закричала, разбудив общую массу попутчиков, одна из контролерш, очень уверенно вошедшая в вагон, как к себе домой. Высокая, с коротко стриженными блондинистыми волосами и такой знакомой улыбкой, по которой вообще не понятно, какие эмоции за ней могут стоять.

*Тамурьева Татьяна Владимировна!*

*Эту кондукторшу я знаю минимум лет десять. Видел ее постоянно на маршруте Ковров – Владимир, еще, кажется, в школе. То есть, получается, даже больше десяти лет ее знаю. Сегодня снова она мне попала, и я наконец догадался посмотреть на бейджик, чтобы узнать ее имя. Татьяна значит. Будем знакомы. Причем теперь она работает на маршруте*



Стоит отметить, что те несколько минут до появления контролеров всегда самые оживленные и загадочные в электричках. Общая пассажирская рефлексия в этом вопросе выработана и отточена до мелочей, причем везде примерно одинакова, будь то перегон Владимир – Ковров или Ачинск – Чернореченская.

За три минуты до момента «икс» те пассажиры – они точно есть в каждом поезде – начинают нервно ерзать на своих местах. Они всегда чуют приближение контролеров заранее. Причем этот шум от нервного движения бабушек начинается слышать не сразу. Как будто в нотах стоит «крецендо»: сила звука очень медленно и постепенно увеличивается, через несколько секунд сменяя привычную тишину на всеобщее волнение, повисающее в воздухе. В электричках обычно так душно, что «воздух» здесь – понятие относительное и, скорее, метафоричное. Далее в вагон всегда врывается быстрый и резкий молодой человек с бешеными глазами, пробегающий до следующей двери. А через 10–15 секунд заходит уже небольшая случайно сформированная толпа, которая так же проходит до другого конца. Теперь уже вообще все пассажиры, сидящие на своих местах, понимают, что это «зайцы» – значит, грядет проверка билетов. Делая общий вывод в одном ментальном поле, путешествующий народ начинает разделяться на два отряда. Первые вскакивают со своих мест и присоединяются к той пробегающей

толпе. Их миссия заключается в том, чтобы на ближайшей остановке выйти на платформу и пробежать обратно три-четыре вагона, минуя те из них, где стоят «ревизоры». Вторая группа людей начинает медленно просыпаться и готовиться к проверке. Чаще всего с первого раза найти свой билет не удастся, и пассажиры начинают шуршать, обыскивать себя, вставать с мест, доставать с верхних полок сумки – искать в них. Кто-то пересаживается на только что освободившиеся места, другие ставят на паузу музыку в плеерах и снимают наушники, третьи впервые с момента покупки начинают рассматривать свои билеты и читать, что там вообще написано. Как только первая группа совсем убегает, а вторая финально подготовилась, на 20-й секунде наступает полная тишина до того, как громко, хлопая дверьми, зайдут работники железной дороги в красивых темно-синих пальто РЖД с красной окантовкой. И так каждый раз. Есть в этом что-то такое теплое и приятное – любая традиция, молча сформированная обществом, всегда подкупает.

В моем же вагоне контролеры продолжали проверять «билетики», ставя на них синей ручкой галочки. Два охранника вальяжно стояли у раздвигающихся дверей, сложив перед собой руки и рассматривая вагон как бы поверх голов сидящих пассажиров, как настоящие телохранители из фильмов. Они выглядели настолько карикатурно, что я незаметно пытался их сфотографировать, но был «пойман».

*– А у вас профессиональные насадки на камеру?*

*Пока я пытаюсь понять, что охранник имеет в виду, он задает еще один вопрос:*

*– А стойку при покупке фотоаппарата в подарок дают? У меня просто сестра интересуется.*

*Разговорились. Оказалось, он спрашивает про объективы и штатив. Вроде на одном языке говорим, а понять друг друга не можем. А это я еще из Московской области даже не выехал.*

Кстати, еще до начала путешествия я решил, что бегать от контролеров не буду – в этом нет особого смысла. Да, можно немного сэкономить, а некоторые читатели моего «Фейсбука» под постом о планировании поездки до Байкала писали, что у них есть друзья, которые в девяностые гоняли за своими футбольными клубами на электричках «зайцами», да еще и с палатками, потому что это «тру». Но, если подумать, зачем это конкретно мне? Во-первых, у меня очень четкое и спланированное расписание. Если я где-то опоздаю или меня вдруг высадят, то все путешествие пойдет насмарку и придется терять день. Во-вторых, сама романтика «догонялок» от официальных проверок мне не близка. Я свое уже отбегал в 18 лет. Сейчас мне хотелось сидеть на месте, общаться с пассажирами и созерцать.

Я вышел в тамбур постоять с незнакомцами, в вагоне стало совсем скучно. На маленьких станциях, где часто даже нет платформ, сходили бабушки и дедушки, направлялись по своим делам: кто в лес, кто к себе домой в деревню. Поезд постепенно пустел. Незаметно для себя я не обратил вни-

мания, что поезд остановился на станции Петушки, хотя к этой станции я морально готовлюсь обычно заранее. Кстати, в свою электронную книгу я тогда закачал «Москва – Петушки» Ерофеева, чтобы прочитать ее максимально аутентично. В Петушках особо никто не вышел и никто не вошел, лишь несколько смелых парней выбежали на платформу быстро покурить. Я сфотографировал вокзал, водонапорную башню и вернулся в вагон к себе на место. Любопытный факт: ее спроектировал известный инженер Владимир Шухов, и конструкция там такая же, как у телевизионной башни на Шаболовке в Москве – сетчатый металлический гиперболоид.

Пошел дождь. Настолько сильный, что пришлось закрыть все форточки. За окном цвета и тени смешались в кучу – самое время немного вздремнуть.

– Мы прибываем на конечную станцию Владимир.

Поспать тогда не удалось, да и на что я рассчитывал: от Петушков до областной столицы меньше часа. Поезд медленно шел, как будто показывая пассажирам все достопримечательности города: вот какая-то церковь (простите, в городе их так много – никак не могу запомнить все), а вот смотровая площадка с князем Владимиром по центру, далее Успенский собор. Вид города постепенно уходил все выше, и перед глазами появлялись брошенные деревянные дома с забитыми окнами и свалки мусора – значит, вокзал уже близко.

До следующей электрички на Вязники у меня было чуть

больше часа. Я вывалился вместе со всеми оставшимися попутчиками на платформу, перешел по длинному переходу в здание вокзала, сразу купил билет дальше и вышел на улицу. На вокзале встречала надпись «Я люблю Владимир» с большим таким сердечком вместо слова «люблю». Чуть дальше на заборе – надпись «гашик-фен» с телефоном, а чуть выше на столбе вертикально было нарисовано черным маркером «вася пидор». Совсем далеко уходить было опасно, пообедать в кафе я мог не успеть, поэтому сделал небольшой кружок, поднимаясь по вокзальному спуску на Большую Московскую улицу до Богородице-Рождественского монастыря и обратно к вокзальной площади, но уже по Коммунальному спуску.

# Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.